Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1815 de 2008

VECINOS DE CIUDAD DEL PLATA
ver exposición

CÁMARA URUGUAYA DE SERVICIOS AGROPECUARIOS (CUSA)
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de octubre de 2008

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Julio César Fernández.
MIEMBROS:	Señores Representantes Sergio Botana, Gustavo Rombys y Jorge Schiappapietra.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Daniel Bianchi, Walter Alfredo Falero, Jaime Mario Trobo y Horacio Yanes.
ASISTE:	Señor Representante Alberto Casas.
INVITADOS:	Por vecinos de Ciudad del Plata señores, Héctor Silvera, Juan Trincabelli y Jorge Videla.
	Por CUSA, Agustín Cortondo, Presidente; ingeniero Juan Maisterra, Secretario; José Banchero, Tesorero; ingeniera Carolina Vizio, Secretaria; Edgardo Rostam, Santos Urioste, Raúl Rossi, Carlos de León, José Luis Peseiro, Pedro Arregui, Gregorio Iraola, Eduardo Frascheri, Alberto Urrestarazú, Miguel Wolosyn y Daniel Rebollo (Miembros de CUSA).

SEÑOR PRESIDENTE (Fernández).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a los señores Héctor Silvera, Juan Trincabelli y Jorge Videla, vecinos de la Ciudad del Plata, quienes ya nos hicieron llegar su planteamiento por escrito y nosotros, a su vez, lo trasmitimos al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR SILVERA.- Agradecemos a los legisladores que nos reciban. Los trabajadores de la Ciudad del Plata nos encontramos con una ciudad dividida. A nuestro entender, el señor Ministro no tuvo en cuenta que beneficiaba a nueve mil habitantes mediante un boleto exclusivo, pero que veintiún mil personas no podían participar de ese boleto de $ 13,50. El señor Ministro trató de solucionar la situación, pero trasladó la problemática que antes vivían esas localidades, ya que no tuvo en cuenta que

desde el kilómetro 26 hasta el kilómetro 32, que también es Ciudad del Plata, los vecinos deben pagar un boleto de $ 24.

Hicimos las gestiones correspondientes a través del señor Diputado Alberto Casas y de la señora Diputada Travieso. Cada uno de ellos cuenta con las mil setecientas adhesiones que logramos reunir. También hicimos llegar nuestra preocupación e inquietud al Intendente Municipal de San José, quien nos hizo llegar un documento que voy a dejar en poder de la Comisión. El Ministro de Transporte y Obras Públicas es quien regula los horarios, el boleto, y fue quien se hizo cargo del traslado de esas dos líneas urbanas y suburbanas: la línea 494 y la 127 de COETC y CUTCSA, respectivamente.

Nosotros queremos que Ciudad del Plata cuente con un boleto único de $ 13,50 y que no siga esta confrontación entre vecinos. A través de esta Comisión, queremos plantear nuevamente al señor Ministro, después de muchas idas y venidas, que esta injusticia se termine.

SEÑOR TRINCABELLI.- Cuando esta localidad se llamaba Rincón de la Bolsa también tuvimos una situación crítica, porque la gente trabajadora que vivía del otro lado del puente siempre tuvo bajos recursos. Hace treinta y cinco años que vivo allí. Hemos pasado peripecias para viajar a Rincón de la Bolsa, ahora Ciudad del Plata; estamos orgullosos de que se llame así. Ahora, ingresa una línea de ómnibus y la ciudad se divide. No queremos la división; queremos que se haga algo concreto. Recuerdo que en aquellos tiempos las Juntas Departamentales de Montevideo, San José y Canelones establecieron el área metropolitana hasta el kilómetro 32, en donde está Playa Pascual. No sé por qué se hizo esa división de 6 kilómetros. Ciudad del Plata se divide en el kilómetro 26, y eso es lo que no queremos; queremos que las empresas de ómnibus sigan el recorrido un poco más. Cuando Solfy era la única empresa que iba a Rincón de la Bolsa, cobraba el boleto a $ 27, $ 28 o $ 29. Cuando ingresó la línea 127 a Delta del Tigre, bajó el boleto a $ 17. Si una empresa tiene pérdida, no puede bajar el boleto a $ 17.

Queremos que analicen la situación. Gracias por habernos recibido.

SEÑOR VIDELA.- Mi posición es la misma que la de mis compañeros y muchísimos vecinos. Esta situación no es justa. Debemos encontrar algún tipo de solución para que no haya esta división. Hay mucha gente de la zona que se baja en el kilómetro 26 y va caminando o en bicicleta hasta el puente porque no pueden pagar el boleto de $ 24, ya que representa una merma importante en el ingreso de esa familia.

Pedimos una solución. Agradecemos que nos hayan recibido.

SEÑOR SILVERA.- Observando el documento del señor Intendente de San José y de la señora encargada del Departamento de Tránsito, advertimos que no se hicieron objeciones. El Ministro, a través del Decreto Nº 285/006, autoriza a la empresa Solfy a que haga un recorrido interno o sea una nueva línea interna dentro del departamento desde Ciudad del Plata hasta el pueblo Santiago Vázquez. Me llama la atención que no haya objeción de parte de la Intendencia porque esto es reciente. Me refiero al traslado interno de estos dos coches de la empresa a $ 9. En vez de poner esos coches en funcionamiento trasladándose de barrio en barrio, de pueblo en pueblo, ¿por qué no tratamos de buscar el subsidio de esos 6 kilómetros, desde el kilómetro 26 hasta el kilómetro 32, que es lo que está faltando? Estamos hablando de 6 kilómetros; no estamos hablando de poner una línea nueva. La solución puede ser una extensión de las líneas 494 y 127 o que las empresas Solfy o CUTCSA, que son las que están cobrando $ 24, bajen el boleto a $ 13,50. Observando el documento, advertí que la Intendencia no hizo objeción. El Intendente se podría haber opuesto a esa nueva línea y buscar el mecanismo para subsidiar esos 6 kilómetros.

Agradezco a la Comisión por habernos recibido. Esperemos tener suerte y que a través de la Comisión aparezca una esperanza. El Ministro ya nos dijo que era imposible solucionar esto y nos trasmitió que era un tema municipal; por eso apareció este documento, porque él insistió en que la regulación de esos 6 kilómetros era un tema del Intendente. Nosotros hicimos el contacto con el Intendente, él entendió que no es así y acá están los documentos.

SEÑOR FALERO.- Quisiera saber si entendí bien. Hasta el kilómetro 26 están pagando $ 13,50 y desde el kilómetro 26 hasta el kilómetro 32 están pagando $ 24. ¿Es así?

SEÑOR SILVERA.- En la línea 494, que va hasta el kilómetro 26, el boleto sale $ 13,50. La empresa Solfy que va hasta Playa Pascual, que es el kilómetro 32, cobra $ 24 el boleto. Si usted saca un boleto hasta el kilómetro 28, igual le cobran $ 24. Queremos un boleto único de $ 13,50 y que la ciudad no esté dividida.

SEÑOR FALERO.- Hay nueve mil personas beneficiadas y veintiún mil que no lo están.

SEÑOR SILVERA.- Exacto.

SEÑOR FALERO.- Soy Representante por Canelones y debo decir que nosotros también tenemos ese sistema del área metropolitana, invocado en muchos casos, pero a veces diluido para los beneficios.

Quisiera saber si han tenido algún contacto con las empresas de transporte. Si bien hay competencia, se trata de una regulación a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; estoy totalmente de acuerdo con que la Intendencia no tiene nada que ver.

SEÑOR SILVERA.- Tuvimos contacto con la empresa CUTCSA, si mal no recuerdo con el tesorero, señor Salvador Zito, a quien le hicimos llegar copia de la nota del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ellos no tienen problemas en extender el recorrido esos 6 kilómetros, pero dicen que el que tiene que dar autorización o permiso es el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR FALERO.- Es evidente que falta buena voluntad de parte del Ministerio, porque el que presta el servicio y quienes lo utilizan no tienen inconveniente. Habría que ahondar más el tema con el Ministerio, situación que justifica la presencia de ustedes hoy acá.

SEÑOR SILVERA.- Quienes están de rehenes acá son los trabajadores, que no entienden si esto es competencia del Ministerio o de la Intendencia. Tenemos que usar más el sentido común y solucionar de una vez por todas esta problemática, esta división y esta confrontación entre los vecinos. El señor Ministro debe poner más voluntad y menos capricho.

SEÑOR FALERO.- Si algunos de los vecinos tienen este beneficio y las empresas están dispuestas a solucionar el problema, creo que queda en evidencia que es el Ministerio el que tiene que resolver.

SEÑOR CASAS (don Alberto).- Nosotros no pertenecemos a esta Comisión, así que estamos doblemente agradecidos por estar aquí. Sabemos el esfuerzo que está haciendo esta delegación y refrendamos la inquietud de ellos.

Debemos hacer un poco de historia y decir que en este período de Gobierno, dos legisladores del departamento hemos trabajado mancomunadamente en procura de lograr servicios para esta vasta y densamente poblada zona, que históricamente ha sido relegada. Se ha trabajado intensamente en todos los ámbitos. Se logró, después de tanto tiempo, que la fuerza de Gobierno y la minoría nos pusiéramos de acuerdo con dar una identificación a esta vasta zona, que va desde el kilómetro 22 hasta el kilómetro 35. Es una ciudad muy extendida, donde hay distintos fraccionamientos, y no tiene una identidad común. Con el esfuerzo de todos la fuerza de Gobierno, los vecinos, estamos tratando de lograr una identidad común a esa importante ciudad. Más de treinta mil habitantes están radicados hoy allí. La gran mayoría son pobladores que trabajan en Montevideo y se trasladan diariamente a la capital del país. Somos conscientes de lo que están solicitando los vecinos; somos conscientes del esfuerzo y de los contactos que han realizado. Nosotros también los hemos apoyado en esta iniciativa. No debe haber antecedentes en el país en cuanto a una ciudad que esté atravesada por un peaje y, en esta materia, los Diputados que integran esta Comisión son más competentes que nosotros porque están en la Comisión respectiva y podrán visualizar a lo largo y ancho del país si lo que estamos diciendo tiene asidero o no. El peaje de esta ciudad está en el kilómetro 23,5 o 24. Quiere decir que estamos partiendo al medio la ciudad y creo que eso es injusto para los pobladores. Es injusto hasta desde el punto de vista del desarrollo de la ciudad. La costa oeste del Río de la Plata es preciosa

y la Playa Pascual es muy linda. ¿Qué vecino de Montevideo en época de veraneo puede tomar la decisión de ir al oeste, cuando para pasar al otro lado tiene que pagar peaje? Creo que esto es discriminatorio. No solo me refiero a veranear también es un desarrollo turístico para la zona, sino a que alguien quiera comprar electrodomésticos o cualquier material de barraca. Cualquier empresa que deba llevar algo a la vivienda de un vecino de Ciudad del Plata incrementa el costo del flete por el peaje.

Entonces, creo que son dos cosas en las que tenemos que seguir trabajando. Soy optimista y positivo en esto porque hay cosas que ya han cambiado la realidad. Una de ellas es el hecho de que el Parlamento Nacional haya votado en esta Legislatura categorizar a esa zona como ciudad porque entendemos que lo merece. Tiene más de treinta mil habitantes. Considero que hay cosas que vienen del pasado y que deberán ser corregidas en un futuro cercano: la reubicación de ese peaje, y los boletos que no pueden dividir a una ciudad, pues no puede ser que hasta el kilómetro 26 el boleto tenga un valor y después otro. Sabemos de los esfuerzos que ha hecho el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para conseguir con la empresa Solfy una línea interna de comunicación. Eso ha servido mucho a los vecinos y tiene un boleto subsidiado, muy económico, de $ 9. Es un logro al que la Intendencia no se puede oponer. Aparte, es una iniciativa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que aplaudimos, pero creemos que ante este doble valor del boleto debemos seguir trabajando para unificar su precio y, al mismo tiempo, unificar a los vecinos de Ciudad del Plata.

Muchas gracias.

SEÑOR BOTANA.- Creo que el tema ha sido puesto en sus justos términos. Por la cercanía en las bancas que tenemos, acompañé mucho el proceso en el que el Diputado Alberto Casas me hacía ver el desorden existente desde el punto de vista urbanístico, poblacional, las discriminaciones e injusticias, en una población que está dentro del departamento de San José, que es maragata espiritualmente y que a su vez está referida laboralmente a Montevideo, pero que tenía además todas esas cuestiones vinculadas al asentamiento poblacional en distintos lugares y me planteaba cómo la denominación de Ciudad del Plata a todo ese conjunto de núcleos habitados podía comenzar con las soluciones necesarias para conformar allí una ciudad que espiritualmente empieza a serlo; la gente empieza a tener cariño por su lugar y su zona. Pero, además, urbanísticamente estamos obligados a construirla, porque hay que empezar a hablar allí de sistemas únicos de saneamiento, de agua potable, de comunicación interna, de transporte.

Entonces, creo que venimos bien. Sus vecinos, sus representantes, las autoridades en general vienen trabajando en el buen camino. Esta inquietud de los vecinos es absolutamente legítima y tenemos que luchar por ella. Entendemos que en este tema debe buscarse una solución para que el peaje esté donde debe estar, que no esté partiendo la ciudad, que no se inhiba la posibilidad de que la gente de Montevideo pueda disfrutar de Playa Pascual. Este tema del boleto es esencial, obviamente, y vamos a hacer las gestiones correspondientes frente al señor Ministro para colaborar con esta solución.

El Intendente no podía hacer otra cosa que autorizar esa línea. La Intendencia de San José no tiene cómo subsidiar. Pero, además, la opción era entre tener la línea y no tenerla. Entonces, en esos casos, las líneas se autorizan y si no sirven, la gente es la que no las usa. La decisión es muy fácil: no se puede negar la línea; si no sirve la gente no subirá al ómnibus.

De cualquier manera, lo bueno es que encontremos soluciones generales que permitan el funcionamiento interno de un sistema de transporte y en este caso es un sistema bastante sui géneris para la Intendencia de San José porque tiene que estar autorizando la circulación de un sistema de transporte en lo departamental, que es esencialmente interdepartamental. No puede el Intendente de San José ni este ni ningún otro autorizar una línea dentro de Montevideo. Tampoco el de Montevideo puede autorizar una línea dentro de San José. En ese sentido, he visto que el Intendente de Montevideo, el de Canelones y el de San José se han reunido para conversar estas cosas y crear un sistema de transporte metropolitano. Creo que en ese sentido están apuntando bien. No conozco todavía cuáles son los logros.

Para concluir, creo que venimos por el buen camino, que no quedaba otra opción para el Intendente de San José que hacer lo que hizo y que los legisladores de esta Comisión vamos a hacer todos los esfuerzos para que este planteo de los vecinos llegue a buen puerto en la medida en que esto ayuda a consolidar a Ciudad del Plata como ciudad y eso es bueno para todos.

Muchas gracias.

SEÑOR ROMBYS.- Comparto lo señalado por el señor Diputado Botana y quienes me antecedieron en el uso de la palabra.

Quiero dejar clara fundamentalmente una cosa, para no crear falsas expectativas sobre lo que pueda suceder respecto del peaje. En cuanto al boleto, creo que hay que seguir dando pelea y buscar soluciones, pero con respecto al peaje, Paysandú vivió una situación similar, en el sentido de que se estableció un peaje sobre el río Queguay, que dividió al departamento y complicó la situación de productores que estaban en la zona, que tenían que trabajar con Paysandú. Esta situación fue planteada en el período pasado. Eso se estableció en la megaconcesión que se aprueba acá con las mayorías. Se dio la pelea para que se cambiaran los peajes, porque se veía que dividían departamentos y ciudades y no tuvimos ningún tipo de suerte hasta hoy, incluso luego de que la megaconcesión cambiara.

En el tema de los peajes, la solución que se encontró para Paysandú fue hacer una diferenciación en el cobro, pero no creo que podamos avanzar más que eso.

Con respecto al cobro de los boletos, estamos frente a una situación complicada en la medida en que está dividiendo la ciudad, pero me parece que también debemos tener en cuenta la situación de los límites que se plantean, porque si queremos que llegue al kilómetro 35, seguramente quienes están en el kilómetro 36 también van a reclamar. Esa es una discusión que habrá que dar. De repente habrá que convocar al Ministerio, pero también a la Intendencia para definir si el transporte es urbano o interdepartamental; eso personalmente no lo tengo claro.

SEÑOR SILVERA.- Quiero aclarar al señor Diputado Rombys que hablamos del kilómetro 35 que es lo que comprende Ciudad del Plata, pero la gente que vive en el kilómetro 36 pertenece a la parte rural. Esa gente no tiene problemas de traslado porque trabaja y reside allí mismo. Mencionamos Ciudad del Plata porque sus habitantes son los que se trasladan todos los días a la capital, Montevideo. Por eso insistimos en que sea solo para Ciudad del Plata que es hasta el kilómetro 35, los demás no tienen ese problema.

Gracias.

SEÑOR TROBO.- Pido disculpas porque llegué unos minutos tarde, pero comparto plenamente las inquietudes planteadas por los Diputados Alberto Casas y Botana sobre este tema.

Quiero hacer una reflexión que me parece que se adecua. ¡Qué increíble: el Uruguay no resuelve el tema de los peajes y otros países, sí! Saben que en Europa y Estados Unidos hay peajes y la gente que vive en las localidades cercanas no tiene problemas en ese sentido, porque tienen un transfer o porque pueden circular por otras rutas.

¿Por qué existen los peajes en las rutas principales? Porque las rutas principales tienen ciertas características que permiten que quienes transiten por ellas tengan libertad, mayor rapidez, mejores posibilidades, otro tipo de condiciones. Las rutas laterales, en general, tienen dificultades para las conexiones rápidas, como tiene la ruta que existe en el sur del Uruguay, desde Montevideo hacia el oeste. Entonces, como es una sola ruta, la solución es decirle a la gente que vive allí que tiene que pagar peaje cuando pase. Eso tiene que tener una solución; no tengo ninguna duda.

Lo mismo sucede con el tema del transporte. Las chacras nos han llevado a que la gente viva donde quiere y puede y las ciudades se integran con gente y no con los burócratas. Sin embargo, los burócratas dicen: "Hasta aquí llega mi poder y desde aquí pasan o no determinadas cosas". Es un tema no resuelto el Diputado Rombys lo decía, no se resolvió antes con la megaconcesión, le echábamos la culpa a la privatización, al neoliberalismo y no sé a cuántas cosas más. Hoy hay un Gobierno socialista, que administra las carreteras en un símil de economía privada y pública, lo que es un poco difícil de entender, pero siguen los mismos problemas. Creo que todos debemos comprometernos hacia el futuro en estos temas y este me parece principal, sobre todo para un núcleo tan importante como Ciudad del Plata. Habría que pedir al Ministro de Transporte y Obras Públicas que venga a decirnos a la Comisión cómo ve estos temas y cuáles son las

soluciones porque nosotros desde el punto de vista legislativo es poco lo que podemos hacer, salvo en la instancia presupuestal, que podemos arremeter contra el criterio con el que se aplican ciertos conceptos sobre el peaje o trabajar en el tema del subsidio para ver si se puede lograr un precio mejor. Me parece que acá el responsable no porque tenga la culpa; porque es responsable, no culpable es el Ministro.

Por lo tanto, vamos a proponer, en nombre del Partido Nacional, que se invite al Ministro de Transporte y Obras Públicas para que nos dé su visión sobre estos dos tópicos y le podamos expresar nuestras inquietudes.

SEÑOR SCHIAPPAPIETRA.- Simplemente quería pedir una aclaración a los vecinos de Ciudad del Plata. Me quedó en la mente la expresión de que es una ciudad divida por el famoso boleto, pero también me quedó la expresión "confrontación entre vecinos". Quiero preguntar si ha habido algún roce entre vecinos sobre este tema o simplemente se usó esa expresión para explicar la injusticia.

Por otra parte, quería aclarar el tema del peaje en Paysandú que, como decía el Diputado Rombys, es cierto que ocurrió. Se estableció un peaje en el medio del departamento. La lucha de los vecinos de las localidades del interior del departamento hizo que se gestara un movimiento y se pidiera la eliminación del peaje en el Ministerio. No se pudo eliminar el peaje, pero se encontró la solución en la exoneración de ese peaje a los vehículos empadronados en Paysandú, con la siguiente alternativa: el peaje de Paysandú era categoría tres y el Ministerio lo pasó a categoría uno. Eso significó que los que no son de Paysandú pasaran a pagar un 20% más y cuando se consultó al Ministro cuánto representaba la recaudación de los vehículos de Paysandú, dijo que era un 15%. Quiere decir que económicamente también fue favorecida la empresa concesionaria del peaje.

Nada más.

SEÑOR YANES.- También pido disculpas por la llegada tarde.

Soy de Ciudad de la Costa y tenemos un peaje en El Pinar que, si bien no está en el medio de la ciudad, divide a Neptunia y a una zona importante del departamento. Vivimos lo mismo.

Voy a plantear que la Comisión tome el tema; me parece importante. En cuanto a la propuesta sobre invitar al Ministro, creo que si existen otras alternativas y el compromiso de trabajarlas que haya un "by pass" o un mecanismo secundario habría que abordarlas. Sinceramente, para no crear alguna expectativa, digo que si nosotros esperáramos a agendar la venida del Ministro, de repente tenemos que esperar hasta el año que viene porque hay prioridades. Entonces, recogemos el guante de trabajar como bancada las posibles soluciones, como la que se encontró en Paysandú o en cualquier otro lugar. Generalmente cuando hay invitados no se discuten las propuestas pero, en virtud de no crear falsas expectativas, pienso que trabajar en este tema como decía el Diputado Trobo con la presencia del Ministro sería una alternativa; si adelantáramos camino podría ser más útil para los vecinos.

SEÑOR ROMBYS.- Solo para decir que el tema principal por el que están acá los vecinos es el boleto; lo del peaje es totalmente secundario.

SEÑOR SILVERA.- Quería decir que Ciudad del Plata está dividida por el precio del boleto. Unos habitantes tienen acceso a un precio de $ 13,50 y los veintiún mil restantes están pagando $ 24.

Por otra parte, hay confrontación porque en las paradas y hasta en los ómnibus se escuchan rumores de por qué unos vecinos pagan $ 13,50 y otros, por un par de kilómetros más, tienen que pagar otro precio. Eso lleva resistencia entre los vecinos. Entonces, hay confrontación.

SEÑOR BOTANA.- Creo que no es el tema de un boleto sino de tres mil o cuatro mil cada día.

Además, el tema del peaje también es importante acá porque la gente de Montevideo, que no va a ser beneficiada por ningún sistema de exoneración total o parcial del pago de ese peaje en el caso de que se busque una solución similar a la de Paysandú, no va a ir a Playa Pascual; va a ir al este antes de El Pinar.

Además, hay otro tema que es la compra de electrodomésticos, porque las barracas de Montevideo no van a tener la exoneración total ni parcial del peaje y van a encarecer el precio de sus productos para los habitantes de Ciudad del Plata. El valor de las propiedades es la sumatoria de las atribuciones de un bien. En el valor de la propiedad se va a reflejar el incremento de costo que tiene cada vecino al venir desde un lugar lejano y pagar un boleto más caro. Creo que este es un tema importante que involucra a treinta mil personas. Este hecho no es menor, y el Ministro debe venir. Acá no se está planteando el tema de que la empresa Solfy le cobra al otro y si arreglamos el tema del boleto interdepartamental y el subsidio; acá estamos hablando de que en el boleto se refleja toda una cuestión de un camino hacia la consolidación urbana. Creo que el señor Diputado Trobo ha hecho muy bien una precisión. Señaló que el señor Ministro Rossi no es el culpable de esta situación, que es el responsable de resolverla y, como es un tema importante, es con el con quien debemos hablar. Acá nadie lo está acusando, que quede claro, porque yo no he tenido pelos en la lengua para acusarle de cosas cuando lo he tenido que hacer. Sin él y con él, le he manifestado temas que pudo haber resuelto bien o no resuelto. En este caso, hay plazos. Son temas nuevos que se vienen planteando. Estamos hablando de la consolidación de una ciudad, de un conglomerado urbano, de una cosa que puede ser fuerte, de la posibilidad de desarrollo de toda una región.

Es bueno que el Ministro venga, porque eso va a estar potenciando sistemas de transporte, consolidaciones urbanas y crecimiento industrial en esa zona, que es una de las grandes alternativas que el país tiene y, por lo tanto, debe planificarlo bien. Esa es una zona que tiene la rara característica de estar en el interior, fuera de la ciudad del departamento de Montevideo, a unos quince minutos del puerto. Por lo tanto, allí estamos: en el campo y al lado del puerto. Por algo ha habido tanta instalación industrial en esa zona. Amén de que nos consta todo el trabajo del señor Intendente, todo lo que ha gestionado y lo que ha generado como infraestructura, también hay que tener en cuenta las características del lugar. Entonces, es bueno que el país piense en ese lugar como un polo de desarrollo nacional.

Acá no estamos hablando de un tema del boleto; estamos hablando de un tema de consolidación urbana y es bueno que el señor Ministro venga a compartir con nosotros esta discusión.

SEÑOR ROMBYS.- Quisiera que nos centráramos en el tema del boleto, que fue el planteamiento que trajeron los vecinos para discutir, y creo que es lo que debemos resolver.

Respecto a los peajes, aunque este no sea el ámbito para discutir, me parece bueno lo que plantea el señor Diputado Botana con respecto a que deberíamos revisar sus aspectos negativos. Precisamente, lo que recién argumentaba el señor Diputado era lo que de alguna manera argumentaba en aquel momento la oposición cuando se votó el tema de la megaconcesión. Es bueno que ahora el compañero del Partido Nacional esté entendiendo el planteamiento que en aquel momento llevó adelante la oposición, con un criterio contrario a la implementación de los peajes en las distintas rutas nacionales.

SEÑOR FALERO.- Quisiera que los vecinos se fueran con una idea más concreta en cuanto a las gestiones que esta Comisión se compromete a llevar a cabo, particularmente respecto al boleto, porque el que mucho abarca poco aprieta; este quizás sea un tema mucho más complejo de lo que puede parecer.

Es bueno que los vecinos vuelvan a su zona diciendo: "Estuvimos en el Palacio Legislativo; estuvimos con los Diputados en la Comisión de Transporte y Obras Públicas y estas son las gestiones que se van a realizar".

En resumen, se va a invitar al señor Ministro a los efectos de que participe en este tema. Ya debe estar al tanto...

(Interrupción del señor Representante Yanes)

—— Creo que en el ánimo de todos los presentes debe estar eso. Quiero decir que las empresas de transporte están de acuerdo en bajar el boleto y los vecinos quieren que baje el boleto. Hay una tercera parte involucrada, que es el Ministro. Si la solución depende de una firma...

SEÑOR YANES.- A nosotros nos hubiese gustado seguir con el estilo de discutir los temas cuando no están presentes los invitados, pero si nos invitan, vamos a entrar.

Nosotros como bancada de Gobierno pretendemos una correcta administración de la presencia del señor Ministro en la Comisión. Intenté plantear en nombre de nuestra bancada que esta no es la primera solución. El señor Diputado Falero está haciendo correctamente un resumen de la reunión, pero lo que yo le quiero aclarar es que no le debe decir a los vecinos que estamos todos de acuerdo con que venga el Ministro a esta Comisión. Esto no quiere decir que no venga en algún momento. Entendemos que la Comisión tiene que analizar el tema y en el momento oportuno sabremos qué vamos a plantear. Quiero que los vecinos y los Diputados de la oposición sepan que queremos tener una correcta administración de los tiempos del Ministro. Ahora, capaz que es mejor que venga algún funcionario del Ministerio a que venga el Ministro.

No quiero que los vecinos se queden con una imagen equivocada. La bancada de Gobierno no está de acuerdo con que uno de los temas que los vecinos trasmitan sea que el Ministro de Transporte y Obras Públicas vendrá a la Comisión. Un día, tal vez sí, pero nosotros lo vamos a resolver según la cronología de trabajo. Ese va a ser uno de los pasos, pero no necesariamente el inmediato.

SEÑOR FALERO.- Creo que quedó claro que acá está el ánimo de que venga alguien, sea el Ministro de Transporte y Obras Públicas o el Director Nacional de Transporte. No estoy diciendo que va a ser mañana o pasado. Inclusive, el señor Diputado Yanes dijo que capaz que viene el año que viene; esperemos, por un sentido de la responsabilidad, que sea a la brevedad. Reitero que si las empresas de transporte tal cual manifestaron los vecinos presentes están de acuerdo con que se baje el boleto y, obviamente, los vecinos quieren que se nivele al mismo costo, lo único que queda es convocar a una autoridad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se haga presente a los efectos de que tome conocimiento. No dije que fuera mañana ni pasado, ni estoy haciendo un resumen del pensar de esta Comisión. Sí me interesa, por el bien del Parlamento y de la Comisión, que los señores vecinos sepan que hay ánimo de solucionar este tema y de convocar a las partes que tienen que tomar la decisión correspondiente.

SEÑOR BOTANA.- Quiero hacer dos precisiones. Una es que nosotros queremos invitar no convocar al señor Ministro. Otra, que nos parece importante que sea el señor Ministro el invitado porque a este tema hay que resolverlo en el marco de la política global de consolidación urbanística y como polo de desarrollo de toda esa zona. Entonces, esta no es una decisión que pueda tomar un área del Ministerio de manera aislada; es una decisión de quien tiene el dominio global de la situación, del que lleva adelante todas las políticas. De allí, el interés de que el señor Ministro sea el invitado. Si el señor Ministro decide que alguien lo represente, porque confía en que alguien pueda interpretar globalmente la situación, dialogaremos con quien sea necesario en este espacio abierto. La verdad es que esta Comisión ha sido un lindo ámbito de diálogo. Pero el tema es lo suficientemente importante; no es un tema menor. Treinta mil personas ubicadas en ese lugar y en esa situación son un tema mayor que el país tiene y que está intentando resolver. Va a ser una linda cosa que deberemos resolver entre todos los orientales. Que esto no pase por debates políticos menores; que pase por un debate político mayor, porque realmente es un desafío enorme.

SEÑOR SILVERA.- Quiero preguntar al señor Diputado Yanes si no es meritorio solicitar al Ministro no ordenar que venga a esta Comisión a explicar, ya que tanto hablamos de la equidad. Bueno, si hablamos de la equidad, hay veintiún mil habitantes de rehenes que están en el medio. Entonces, ¡vamos arriba! Si vamos a legislar, vamos a legislar para la gente, como tanto se habló. Ya que el Ministro ha dado explicaciones que no satisfacen a los vecinos, nosotros solicitamos que se las dé a los legisladores.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la última parte de la reunión, comenzamos a discutir cosas que no correspondían, pero en aras de que la situación se aclarara todo lo posible, la Presidencia autorizó ese diálogo. Los planteamientos quedaron claros.

De acuerdo con lo que he conversado con el señor Ministro, él está preocupado por este tema, buscando soluciones, aunque no todo se puede solucionar, ya que hay limitantes. Estoy seguro de que el Ministerio ha analizado este tema. Si está en sus manos encontrar una salida, estoy seguro de que el señor Ministro y sus asesores buscarán una solución. No queremos comprometer ningún tipo de decisión, porque eso le compete al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Agradecemos la presencia de los invitados.

(Se retira de Sala una delegación de vecinos de Ciudad del Plata)

(Ingresa a Sala una delegación de la Cámara Uruguaya de Servicios Agropecuarios.- CUSA)

—— La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Cámara Uruguaya de Servicios Agropecuarios, CUSA, integrada por su Presidente, señor Agustín Cortondo, su Secretario, ingeniero Juan Maisterra, su Tesorero, ingeniero José Banchero, la Secretaria, ingeniera Carolina Vizio, y por los señores Edgardo Rostam, Santos Urioste, Raúl Rossi, Carlos de León, José Luis Pereiro, Pedro Arregui, Gregorio Iraola y Eduardo Frascheri.

Quien les habla, Presidente de esta Comisión, participó de la sesión en la que ustedes visitaron a la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara de Diputados. Su preocupación la hicimos llegar en su momento al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Unidad Nacional de Seguridad Vial, UNASEV. De cualquier manera es un gusto recibirlos.

A esta sesión fue invitada la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, pero como en estos momentos está reunida con autoridades del Ministerio, en su representación se encuentra el señor Diputado Alberto Casas.

SEÑOR CORTONDO.- Agradecemos que nos reciban.

Aclaramos que no vinimos en patota sino que hay gente de seis departamentos acá de manera de hacer esta visita lo más representativa posible, porque nuestra preocupación es a nivel nacional, no solo de las tradicionales zonas agrícolas. Hay gente de Río Negro, Colonia, Soriano, Flores, Lavalleja, Florida y Cerro Largo; hay socios de la Cámara, además de directivos.

Acá hay algo que cambió todas las cosas y es la agricultura actual del país. La Cámara tiene apenas un año de fundada. Una de las inquietudes más fuertes que había en ese momento era el tema del traslado de maquinaria agrícola en rutas, porque de la forma en que se está haciendo, no está protegida por la ley; estamos fuera de reglamento. Todo eso básicamente lo ha impulsado lo que tiene que ver con la agricultura actual en el país. La explosión agrícola a partir de los años 2003 y 2004 llevó a que la maquinaria agrícola no sea estática, como era antes que estaba prácticamente solo dentro de los establecimientos, sino que hoy se traslada de un lado para el otro, porque el crecimiento del sector agrícola está basado en contratación de servicios agrícolas. Es por ello que hay tanto tránsito de maquinarias agrícolas por las rutas. Si bien siempre existió el servicio agrícola, no tenía la fuerza que tiene hoy. Además, hoy no es difícil encontrar un equipo agrícola del suroeste del país trabajando en Rivera o Cerro Largo. Quiere decir que los equipos cruzan de punta a punta. Prácticamente, no quedan rutas por las que no se transite con maquinaria agrícola.

En cuanto a la normativa, hay un Decreto reglamentario del 16 de noviembre de 1999 que si bien no es viejo en el tiempo, sí lo es porque la maquinaria evolucionó muchísimo, según el cual, para transitar con máquinas de 3,50 metros hay que pedir un permiso especial en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, gestionarlo con tiempo vía fax o directamente en las oficinas. Eso significa que se necesita el acompañamiento de un vehículo custodia y de un funcionario del Ministerio lo que, en la realidad actual, es totalmente inviable, imposible de poner en práctica, no solamente por los tiempos sino por la cantidad de máquinas que hoy circulan a la vez en las rutas. Además, hay que tener en cuenta los meses de noviembre y diciembre, así como también abril y mayo. Sucede que se juntan las zafras de siembra de un cultivo con la zafra de cosecha de lo que ya está plantado. Entonces, el tránsito de máquinas es doble porque hay máquinas de siembra y también de cosecha, aparte de los fumigadores y los servicios de apoyo, es decir que el tránsito de maquinaria es grande. Cualquiera de ustedes, si anda por el país, se puede haber cruzado más de una vez con equipos agrícolas.

Una de las consecuencias que tenemos al estar fuera de reglamento es que no contamos con cobertura de seguros. Ese es el problema más grande, además de no haber ningún tipo de señalización en cuanto al tránsito de maquinaria agrícola, si bien hay un reglamento que habilita hasta determinada medida de máquina. Podemos encontrar carteles anunciando curvas, que llegamos a un pueblo, que cruza ganado en algún lugar, pero en ningún caso hay un cartel que prevenga al conductor sobre la presencia de maquinaria agrícola en las rutas del país.

Eso no termina ahí; en un país netamente agrícola ganadero como es el Uruguay desde los inicios de su historia la maquinaria agrícola tiene rutas prohibidas. Hay rutas por las que no pueden circular porque están destinadas a vehículos comunes y denominadas de interés turístico. Dentro de esas rutas, hay zonas en las que hay agricultura son bastantes, no pocas y eso es un problema.

La mayor parte de los turistas son argentinos y brasileños. En Argentina y Brasil hay agricultura; uno encuentra en esos países maquinaria agrícola transitando por las rutas. Y con respecto a Norteamérica o Europa, hay países en los que tiene preferencia la maquinaria agrícola frente al tránsito vehicular. Entonces, no tiene sentido que haya rutas prohibidas al tránsito de maquinaria agrícola, siendo que este es un país netamente agrícola ganadero. Acá no es Suiza, creo.

Además, todas las máquinas están equipadas con luces de posición, de freno, que indican los giros, o sea, señaleros. Vienen equipadas con todo por la sencilla razón de que en sus países de origen están habilitadas a circular.

Este es el tema central por el que estamos pidiendo reuniones. No solo estamos pensando en la seguridad de nuestra empresa lo que hay en juego en un accidente es el tema económico en primer lugar, pero se puede llegar a una instancia penal sino también en la seguridad del tránsito en sí. Si se pudiera adaptar el reglamento que hoy existe a lo que es la agricultura actual, se pueden armar otras cosas que den más seguridad en el tránsito, aparte de que nosotros podamos tener cobertura de seguros y circular dentro de la ley, porque la realidad es que estamos fuera de norma. Las máquinas hoy se pasan de ancho y de largo de la norma vigente.

La idea no es solo venir a pedir o reclamar sino a plantear ideas y soluciones, y les hacemos llegar un trabajo que refiere a lo que estuvimos analizando en la Cámara como soluciones posibles, de manera de adelantar un poco el camino, si se puede decir de esa manera.

SEÑOR TROBO.- Es un gusto participar en esta reunión y recibir a los señores empresarios.

Es muy bueno ver que el crecimiento tiene consecuencias que hay que ir resolviendo sobre la marcha. Realmente el crecimiento agrícola ha generado toda una explosión en la economía del sector, que sin duda es importante. Ya no son los productores los que tienen sus propios servicios sino que se ha creado un agente de servicios de esas características que ha dado empleo, ha crecido la inversión, la gente toma cada vez más riesgos y es una cosa realmente gratificante, aunque a veces hay algunas señales en contra de las tercerizaciones, que son los mecanismos habituales de la economía moderna para crecer. Lo bueno es que ustedes no solo se preocupen por rendir adecuadamente como empresarios sino que el país se adapte a una nueva realidad.

Voy a hacer preguntas que me parecen importantes para comprender más a fondo el tema. La primera es conocer datos de accidentes con maquinaria agrícola. ¿Hay antecedentes? ¿Cuál es esa realidad? La segunda tiene que ver con el permiso que tienen que solicitar. ¿Qué significa? ¿Que los autorice? ¿Que alguien vaya a seguir el convoy? ¿Que alguien tenga una atención sobre la realidad o solo es un trámite que termina siendo más burocracia para que un sello tenga un costo que se carga sobre el que produce y el que consume? Lo digo porque en última instancia va sobre ellos, sin perjuicio de que la burocracia o el trámite muchas veces no solo es el costo del sello y de lo que hay que pagar sino el tiempo que a veces tiene mucho más costo que el propio timbre. ¿Cuál es la consecuencia? ¿La habilitación? ¿Cuál es el resultado de esa medida, de pedirles que soliciten una autorización determinada?

Con relación al seguro, ¿las compañías no tienen dentro de su cartera un seguro para cubrir los daños que el uso de una maquinaria pudiera ocasionar, como si fuera un camión, un auto o un elemento de otras características? Es una pregunta con relación a qué tipos de seguros toman los propietarios de este equipamiento, cuando lo adquieren, para realizar las actividades.

Luego tengo una pregunta con relación al peso. ¿Cómo se puede relacionar el peso en vinculación con vehículos de carga que, en general, tienen pesos controlados o sobre los que hay determinadas condiciones técnicas que demanda la autoridad a diario?

SEÑOR CORTONDO.- En cuanto a los accidentes, gracias a Dios, son muy pocos los registros de accidentes con maquinaria agrícola, por lo menos, con respecto al acceso a registros que nosotros tuvimos. Hubo uno lamentable hace poco entre Mercedes y Dolores. Era un tractor que transitaba de día y que, por sus características, excedía las medidas reglamentarias. Ha habido otros accidentes, porque como en todos los órdenes de la vida, hay gente consciente y, otra, inconsciente. Sé que ha habido accidentes lo he visto en la televisión o en los diarios de maquinaria agrícola circulando de noche sin luces en la ruta, pero gracias a Dios no son muchos.

En cuanto al permiso, es un trámite burocrático. Lo que sí soluciona es que las compañías aseguradoras entienden que al contar con un permiso, estamos dentro del reglamento y nos cubre. El problema del permiso son los tiempos y la disponibilidad de gente y de vehículos en el Ministerio. Todos los que estamos en el tema de servicios agrícolas conocemos algo por una fuente bastante directa que son los importadores de maquinaria agrícola. El movimiento que tienen ellos de maquinaria es mínimo comparado al nuestro y a veces deben esperar dos o tres días para que coincida que haya un funcionario del Ministerio que les haga el acompañamiento. De repente ellos no tienen problema porque pueden esperar la entrega de una máquina, cosa que en la agricultura no se puede hacer.

Otra disposición que es parte del reglamento que hoy existe es que, por ejemplo, el vehículo custodia que tiene que ir abriendo el camino, debe estar ubicado a veinte metros delante del equipo agrícola. Veinte metros son unos veinte pasos, no son contables ni en minutos. Un auto de frente a la velocidad normal, o sea a la velocidad permitida de noventa kilómetros por hora, cuando quiso darse cuenta, está metido dentro de una máquina agrícola; esa es la realidad. Hemos tenido problemas porque usamos los vehículos custodia que van abriendo el camino a ochenta o cien metros adelante, con baliza giratoria, con los pica pica, con luces prendidas haciendo señas para advertir a los conductores que hay un equipo de maquinaria agrícola que viene atrás y hemos tenido problemas con la Policía Caminera porque se ajustan a lo que dice el reglamento y este habla de veinte metros. Hoy por hoy hay equipos agrícolas que superan los veinte metros de largo y no son desarmables; tienen que transitar así.

En cuanto al peso, en general no tenemos problema. Lo más pesado que podemos llegar a tener son tractores o algún tipo de sembradoras, pero no exceden más allá de los 12.000 o 14.000 kilos. Estamos por debajo del límite que tienen los transportes de carga, por decirlo de alguna manera.

Nuestro problema básicamente se centra en el ancho y largo de las máquinas. De los 3,50 metros de tope, estamos pasados 2,50 metros de ancho de los servicios agrícolas y no es posible achicarlos. En realidad, eso es posible con ingenieros de fábrica, disponiendo de mucha plata y mucho tiempo. O sea que todo es posible, pero no en lo relacionado con la actividad agrícola.

SEÑOR ROSTAM.- Me permito agregar algo con respecto al permiso. Si uno lo solicita es para el caso de un solo traslado y a veces nos pasa con equipos grandes de cosecha que salimos tres veces en el mismo día. El equipo entra a cosechar, sale otra vez a la ruta, cambia de chacra o estancia y entra de vuelta. Hacer eso gestionando para cada vez un permiso es totalmente imposible. Comenzamos con permiso la primera vez, pero terminamos fuera de la ley.

SEÑOR TROBO.- Quisiera saber cuál ha sido el procedimiento que han seguido en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en los contactos que han mantenido sobre este tema: cuándo empezaron, cómo están planteadas las preocupaciones y qué respuestas han recibido.

SEÑOR CORTONDO.- Aclaro una cosa más acerca de los permisos y ya le contesto al señor Diputado.

Los permisos también tienen día, hora e itinerario fijado. Si dentro de ese día no se puede cumplir el recorrido previsto y el funcionario tiene un traslado arreglado al otro día, el equipo debe quedar parado hasta que se pueda enganchar otra vez. Ese es el permiso en frío tal cual está.

En cuanto a trámites y gestiones, nosotros hemos estado tres veces en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y dos de ellas el Director Nacional de Transporte, ingeniero Genta, no nos recibió a pesar de que las reuniones estaban preestablecidas con día y hora y de que veníamos de distintos puntos del país. Luego nos

atendió el escribano Fernández, con quien a través de la Cámara hemos empezado a encaminar todas nuestras preocupaciones.

Asimismo, el mes pasado estuvimos en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara de Representantes. A partir de ahí el señor Diputado Charamelo si no me falla la memoria nos contactó con el escribano Draper de la UNASEV. También nos recibieron el Presidente y el Vicepresidente del Congreso de Intendentes.

El material que hemos entregado a ustedes también lo tienen, desde el mes pasado, los diecinueve Intendentes, el Congreso de Intendentes, las Jefaturas de Policía, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara de Representantes y la UNASEV.

El escribano Draper nos atendió en el día y tuvimos una buena charla. Está previsto que hoy nos atienda una abogada no recuerdo el nombre que está encargada del tema jurídico en la UNASEV.

SEÑOR FALERO.-

Quisiera saber si el vehículo y el funcionario que acompañan a la máquina tienen un costo que incida en la contratación. Supongo que no es lo mismo que se lleve una máquina sola cien kilómetros a que vaya acompañada de un vehículo y un funcionario, porque además, no sé si al funcionario hay que traerlo de vuelta o no.

SEÑOR CORTONDO.- No, no incide para nada.

La preocupación es la seguridad en el tránsito, la propia y la de terceros. El costo del permiso es el viático del funcionario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no es el tema.

Esta inquietud me recuerda una pregunta que me hizo un abogado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuanto a si el tema eran las multas. Las multas y el costo del permiso son cosas muy chiquitas frente a lo que pueden ser los costos de un accidente sin cobertura de seguro y por estar fuera de reglamento en ruta. Esa es la preocupación central, no el costo del traslado. De todas maneras, los que hacemos los traslados a conciencia llevamos vehículos de custodia con balizas y tratamos de estar atentos a todo lo que dice el reglamento. Lo que nos falta es todo lo relativo a las medidas.

SEÑOR BOTANA.- Me preguntaba y se preguntaba recién el señor Diputado Casas cuándo va a coincidir el país de papel con el país de la producción, y creo que tiene razón.

Recién estaba mirando la Ley Nº 18.191 que regula el tránsito en el país, en cuyo artículo 23 está la única mención que puede ser tomada en cuenta para este caso. El numeral 4) del artículo 23 pide que en los casos de vehículos que por sus características o las de sus cargas indivisibles no puedan ajustarse a las exigencias legales o reglamentarias debe existir, con carácter de excepción, un permiso especial.

Aquí sí que podemos sin dudas ajustar esto al reglamento de tránsito. La circulación de maquinaria no tiene inconveniente de ser claramente ajustada al reglamento de tránsito.

Además, creo que corresponden las modificaciones que se están proponiendo y que están adecuadas a la realidad. Entonces, yo creo que deberíamos hablar con el Director Nacional de Transporte para que venga una iniciativa modificando el reglamento y eliminando la exigencia del permiso para cada caso.

Por otra parte, quiero hacer un comentario desde lo que es mi situación personal ahora como conductor. Alguna vez en la vida me tocó transportar máquinas y entonces sé de las inseguridades que se sienten en la carretera cuando se está transportando una máquina, sé del miedo que se siente de que alguien venga con un vehículo a toda velocidad y se mate una familia y se genere un gran desastre; también sé de la necesidad de tener que llegar con las máquinas a buen puerto en el momento adecuado para poder producir.

Entonces, tenemos que solucionar estas cosas e indudablemente Uruguay tiene que dar prioridad a esta circulación porque no debe haber otra más productiva que esta que es la que permite generar o extraer la

riqueza. Así que tenemos que dar solución a este tema.

Como conductor ando bastante me siento absolutamente seguro cuando veo que viene una máquina señalizada con un vehículo acompañándola y que se ven desde lejos las luces que se tienen que ver.

Además, me animo a decir otra cosa en cuanto al tema de las distancias. Creo que tiene mucha razón el señor Cortondo cuando dice que la distancia debe ser un poco más grande que la que fija el decreto que está regulando esta actividad. Seguramente, en aquel momento las velocidades de circulación eran menores que las actuales, pero lo que me parece importante es que las máquinas vengan acompañadas, es decir, que exista conciencia de parte de quien viene acompañando, que sepa que en un repecho debe adelantarse para ser visto, a veces antes de doscientos metros, con la anticipación necesaria, y en una curva lo mismo

Acá lo que hay que tener es clara conciencia de la seguridad. Y ¿cómo se otorga seguridad? Permitiendo visibilidad a la maniobra. Porque también tenemos puentes que están en arreglo que son mucho más peligrosos que una máquina, que están parados en un lugar, no se pueden mover y tienen el peligro de la caída al agua, etcétera. Sin embargo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de alguna manera los señaliza y no han existido accidentes graves en esos puentes. Algunos tienen un semáforo y otras veces hay una persona con una banderilla.

Yo creo que este sistema, con las luces intermitentes, destellantes y con un vehículo circulando adelante, es seguro. Lo que nosotros tendríamos que hacer es abogar para que haya un reglamento definitivo y único, una regla de juego para circular, que el que no la cumpla sea sancionado, y no un permiso que, como decía el señor Diputado Trobo, en algún momento alguien inventó para que el Ministerio recaudara unos pesos. Estoy seguro de que ustedes sacan un permiso y no son acompañados por un equipo de seguridad, como por ejemplo, motos de la Caminera. Lo que ocurre es que les envían un funcionario que lo único que puede hacer es subirse a la máquina y ¿qué seguridad puede dar un funcionario solo? Lo que puede hacer el funcionario es generar un viático.

Entonces, yo creo que lo que se está haciendo es ejercer el control social sobre esas actividades. Lo que ustedes nos están diciendo es: "Esto nos está perjudicando, y en grande". Y nosotros tenemos que tratar de buscar una solución definitiva. No tengo ganas de encontrar al que inventó la reglamentación ni de saber si sirve para algo o no; de lo que sí tengo ganas es de que este tema tenga una solución automática. Por lo tanto, me afilio a las propuestas de los compañeros.

SEÑOR BIANCHI.- Lo que veo es que, sin duda, hay una realidad nueva en el país.

Nosotros estamos ligados directamente a las dos partes, porque tenemos una vinculación directa con la producción agropecuaria y además como conductores. O sea que desde los dos lados vemos cuál es la problemática. Sabemos perfectamente cuál es la situación cuando tenemos que trasladar maquinaria y lo que tiene que ver con los seguros y con la seguridad. Vemos a los muchachos que trasladan las máquinas y sabemos que cuando tienen que salir a la ruta sienten mucho temor. En Uruguay parece una locura tener que trasladar una máquina doscientos kilómetros, pero en realidad, no es una distancia demasiado importante.

Por otro lado, como conductores lo vivimos todos los días. Cuando salimos de acá para nuestro departamento en cada ruta quebrada, en cada cuesta arriba, siempre tenemos que pensar que puede ir una máquina. Tenemos que tener presente que nosotros vamos a ciento veinte kilómetros por hora, que la máquina va a treinta o cuarenta kilómetros por hora y que nos podemos matar. Es una realidad y es increíble que no se hayan tomado previsiones en cuanto a la reglamentación y a las medidas de seguridad, porque hay muchas vidas en juego.

Esto no va cambiar y se va a seguir acrecentando. Por lo tanto, desde acá es también responsabilidad nuestra tenemos que citar rápidamente a las autoridades responsables de la reglamentación y ponernos en comunicación con el Director Nacional de Transporte lamentablemente, los integrantes de la delegación, según nos dicen, todavía no han podido tener un contacto directo para saber qué tenemos que hacer desde el Parlamento y desde el Ministerio.

Debemos ponernos a conversar antes de fin de año porque todos sabemos que en Uruguay desde el 15 de diciembre hasta el 15 de marzo no pasa absolutamente nada. Por lo tanto, sería bueno que antes de que

termine este año podamos ir adelantando algo, máxime cuando se acerca la época de la cosecha de verano, a lo que se agrega el turismo que viene desde Argentina y Brasil que hace que las rutas sean mucho más peligrosas.

Yo no soy integrante de esta Comisión, soy delegado de sector, pero propongo citar al Director Nacional de Transporte para hablar de este tema y tener una comunicación permanente con los visitantes de hoy para ver si de aquí a fin de año podemos tener resultados concretos.

SEÑOR CASAS.- Como muy bien decía el señor Cortondo, esta problemática ya ha sido planteada en el seno de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Somos totalmente conscientes de lo que están reclamando, que es justo y creemos que entre todos tenemos que ponernos a trabajar para encontrar rápidamente una solución. Por deformación técnica soy veterinario diría que esto es una tecnopatía, es decir, una patología agregada a la tecnología, y creo que es bueno que ocurran estas cosas en un país saludable y en desarrollo.

Entonces, creo que tenemos que acomodar el cuerpo para resolver estos temas, y más allá de circunstancias como las que se han planteado, no tenemos que verlos como un obstáculo en el desarrollo del país. Por lo tanto, nosotros nos comprometemos a trabajar en esto y entendemos perfectamente el planteamiento que están realizando.

SEÑOR CORTONDO.- Quiero aclarar algo acerca de un comentario del señor Diputado Botana. Desde el año 1999, desde que existe el decreto reglamentario para el tránsito de maquinaria agrícola, la velocidad máxima autorizada para circular es de noventa kilómetros por hora, o sea que los veinte metros ya no servían en ese momento.

Por otra parte, muchas veces, a falta de vehículos en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el vehículo custodia lo pone el empresario, y no es un problema porque el vehículo de todas manera va. Cada vez que veo un vehículo de lo que sea, con un funcionario sentadito al lado del conductor en un auto particular con una baliza arriba pienso que el funcionario no garantiza ni salva nada, no cambia ninguna situación. En todo caso es representativo por un tema de que a ninguno nos gusta que nos reten o que nos multen. Es más respetado un vehículo de Policía Caminera que uno que tenga matrícula del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque este no pone multas, y en general, lo que le duele al ser humano es la multa o lo que le cuesta.

Pienso que se podría instrumentar una especie de convenio o algo similar entre CUSA Cámara Uruguaya de Servicios Agropecuarios, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y una empresa aseguradora con la que estamos haciendo gestiones para lograr mejores condiciones económicas. Como a veces hay cosas buenas para copiar, podría ser algo como lo que tienen las empresas de transporte de carga profesional, un triángulo que los identifica. Las empresas de los socios de CUSA podríamos tener un logotipo que nos identificara, que nos obligara a cumplir con todas las reglamentaciones, y si estuviéramos por fuera, que nos apliquen todas las sanciones, pero, de alguna forma, se debería adaptar el decreto existente a la situación actual.

Como decía el señor Diputado Bianchi, la maquinaria agrícola no va a más de veinte o treinta kilómetros por hora. Además, solo es riesgosa por roturas propias, no por la velocidad que puede alcanzar en el tránsito, excepto los mosquitos, los pulverizadores autopropulsados.

Hay otro tema a tener en cuenta que no es menor. Por el ancho y el largo de la maquinaria agrícola actual, las cabinas tienen mayor visibilidad que un auto común o un camión, y todo lo que tiene que ver con dirección, volante, frenos hidráulicos, espejos etcétera, es diferente a otros vehículos. En general, está previsto que los vehículos tengan una buena visibilidad adelante, espejos para ver para atrás y nada más. En cambio, el operario de una máquina agrícola está acostumbrado a manejar hacia adelante y hacia atrás, a controlar ocho o diez metros hacia los costados en la chacra. En algunos casos, podemos ofrecer mayor seguridad que la que pueden ofrecer otros vehículos.

Que quede claro que lo que digo no es contra nada ni contra nadie. La visibilidad y los controles de que dispone un operario en una máquina tienen que ver con la seguridad. Hay máquinas que tienen el volante y la pedalera más livianos que los de un vehículo común, llámese dirección hidráulica contra dirección mecánica,

frenos hidráulicos de disco superpotentes, y una cantidad de cosas más. Además, son vehículos que no pasan los veinte o treinta kilómetros de velocidad, por lo que son fácilmente dominables.

SEÑOR ROSTAM.- Tal vez ustedes se quedaron con la idea de que salimos con estas máquinas y nos agarramos toda la ruta para nosotros. Hoy por hoy, caminando a la orilla de la raya amarilla, no excediendo el lateral izquierdo de la ruta, estamos usando apenas un metro de la calzada. No es que vamos con un monstruo, tapamos toda la ruta y no se pueda trabajar. Solamente accedemos cuando tenemos las señalizaciones de carteles y hacemos el esquive sobre la mano derecha ahí avanzamos medio metro o un metro sobre la mano contraria.

SEÑOR TROBO.- Simplemente quiero señalar que para nosotros es muy importante conocer la inquietud de los ciudadanos sobre los temas que los preocupan.

En este caso en particular quiero señalar un reconocimiento, porque indudablemente aquí hay una corporación, un grupo, un gremio que nos visita que ha hecho que ciudadanos de distintas puntos del país invirtieran su tiempo seguramente se lo hayan quitado a su empresa, a su familia, a sus ocupaciones para venir a plantear un tema a este ámbito. Sin perjuicio de la representatividad de la Cámara, es evidente que el apoyo y la presencia de personas de distintos lugares significa un elemento consistente con la inquietud que ustedes están planteando

Naturalmente, para nosotros esta es una preocupación que compartimos, y sin perjuicio de que algunos aspectos del tema no tengan que ver con la legislación propiamente dicha, creemos que si acordamos algunas líneas de acción para tratar de ayudarlos a ustedes y al Estado, contamos con suficiente respaldo político. Al Estado hay que ayudarlo a que se dé cuenta de que no es él; somos todos nosotros. De ese modo, se trata de ir combinando los intereses para beneficio del país.

Desde ya destaco la presencia de quienes están hoy aquí visitándonos.

SEÑOR YANES.- Quiero trasmitir a los invitados que acusamos recibo de esta documentación y, como se informó en la apertura, este tema también se está trabajando en otras Comisiones. Ya se ha tomado contacto con la Unidad Nacional de Seguridad Vial, que sin duda va a procesar rápidamente esta documentación.

En cuanto a que estos vehículos y sus conductores son más seguros que otros vehículos y otros conductores, quiero expresar lo siguiente. Hoy por hoy, al haber una actividad tan importante de camiones en las rutas, se están tomando conductores que no tienen la pericia o experiencia que se requiere. Tal vez son conductores de máquinas que circulan por caminos en el campo o en la ciudad y salen a la carretera. Coincido con lo que se dijo en cuanto a la velocidad que desarrollan estas máquinas, con las prevenciones que se toman, con la práctica que tiene quien conduce un aparato tan grande y a una altura que le permite una visibilidad tan importante, comparado con algunos vehículos que circulan en nuestras rutas a una velocidad mucho mayor, que llevan mucha más carga, etcétera.

El problema no es el vehículo o quien conduce sino la sorpresa que provoca su presencia; es decir, el conductor que viene y se encuentra con la máquina, más allá de que pueda ocurrir alguna situación de impericia o irresponsablidad, como ocurre en todos lados. Me parece que es bueno analizar el tema desde el punto de vista de quienes circulamos por la carretera y tomar las prevenciones y cuidados necesarios.

Por último, quiero decir que nuestra bancada va a seguir analizando el tema y pedirá información a los órganos que tienen que darnos elementos para legislar como bien decía el señor Diputado Bianchi; si no, tomaremos nosotros la iniciativa.

SEÑOR BOTANA.- Este planteo que hoy nos llega es de ese tipo de cosas que no se resuelven, porque la gente cuando habla con el Estado no habla con una persona, con alguien que razona, sino que habla con una estructura burocrática en la cual uno hace un informe, otro decide no en base a la realidad sino en base al informe del otro, el otro tiene un informe técnico, y como tiene temores de que pueda tener consecuencias, entonces, informa negativamente, porque informar negativamente es el mejor camino para salvarse siempre por parte de cualquier burócrata. Y en algunas ocasiones tienen razón

en eso, porque también es cierto que a veces al que se la juega, se le sanciona. Es un tema no de ningún partido político, no de ningún ciudadano, no de nadie, sino de una estructura estatal que indudablemente ha sido montada en el país y que es de las cosas que este va a tener que ir modificando en el tiempo.

Este comentario viene al hecho de que acá tenemos que hablar con el Estado y tratar de resolverlo por esa vía; es decir, por la vía de la estructura burocrática que el país se ha dado para este caso, que es un decreto reglamentario o las modificaciones al decreto reglamentario existente

por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Pero después tenemos dos vías institucionales más. Una vía para resolver el tema es una modificación o ampliación de la ley, como lo acabamos de hacer para el caso de los cinturones de seguridad de los vehículos de transporte escolar, que se hizo con informe favorable de UNASEV, y una ley que fue aprobada rápidamente por este Parlamento. Ese es un camino.

El segundo camino es utilizar el artículo 13 o 14 de la Ley Nº 18.191, ley de tránsito, que habilita a los Gobiernos departamentales a establecer reglamentaciones para la circulación en la medida en que no contradigan lo que esta ley dice. Son los dos caminos que podemos trabajar si no tenemos éxito con el camino más lógico que sería ubicar esto institucionalmente en el lugar debido y decir, bueno, esto es una reglamentación que tiene que ser hecha en el nivel del Ministerio en acuerdo con UNASEV. Si no encontramos solución por ese lado, que es el más obvio, tenemos que ensayar rápidamente estos dos caminos: modificar la ley lo cual a mí no me gustaría, porque en este caso estamos cayendo en el peligro que advertimos algunos cuando se votó esta ley, que era que iba a tener que modificarse para cada cosa que sucediera y la intendencias habilitando sistemas.

Ahí, lo más sano sería coordinarlo en el Congreso de Intendentes para que no se habilitaran sistemas diversos en todos los departamentos del país. También existe la posibilidad de hacerlo porque no son iguales todas las realidades de los departamentos. No es lo mismo circular en mi departamento, Cerro Largo, que en el departamento de Colonia, por ejemplo, donde hay más arterias y se da el hecho como decía el señor Rostam de que salen a la ruta una, dos o tres veces en el día.

En ese sentido, en el caso del departamento nuestro, las velocidades de circulación son menores y las dificultades de circulación, mayores; los predios son más grandes aunque no quiere decir que sean más ricos.

SEÑOR CORTONDO.- Quiero señalar que el caso de las Intendencias no es problema nuestro. Decidimos llegar al Congreso de Intendentes para ir concientizando a todos los sectores y que por distintas vías le llegara al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que nosotros no estábamos teniendo mucho éxito en forma directa.

El tema que sí tenemos que tratar con las Intendencias es la licencia de conducir. La licencia de conducir amateur que dan las Intendencias no es la habilitada para maquinaria agrícola. Esto genera algunas situaciones a tener en cuenta. Por ejemplo, un chico de 18 años solo puede tener acceso a la licencia amateur y por eso no tiene la posibilidad de conseguir un buen empleo, como es trabajar en el sector de servicios agrícolas.

En cuanto a lo que decía el señor Diputado Yanes con respecto a los conductores de los camiones, quiero señalar que yo le he preguntado al Intendente Besozzi quien nos atendió un buen rato en Mercedes por qué a un operario de maquinaria agrícola no se le puede dar la licencia amateur y sí a un chico que maneja un vehículo que puede andar a doscientos kilómetros por hora. Esto es un contrasentido que no tiene mucho asidero.

Más de una vez hemos ayudado a conseguir la libreta "H", que es la que algunas Intendencias están dando para maquinaria agrícola y, en ese caso, estamos aportando conductores de camiones sin experiencia. Además, muchos chicos de 18 años, que son muy buenos operarios, que perfectamente podrían trabajar, no lo pueden hacer porque no tienen acceso a la libreta de conducir y, además, precisan dos años de antigüedad en la de categoría amateur para poder acceder a esta.

SEÑOR PRESIDENTE.- El tema que nos han planteado es muy importante, está relacionado con la producción nacional y con la seguridad de la vida de trabajadores y de otras personas. Si bien se está

analizando en Comisión, el aporte que ustedes han hecho le da más importancia. Luego de que se retiren, la Comisión tomará alguna acción al respecto.

Agradecemos su presencia.

(Se retira de Sala la delegación de la CUSA)

—— La Comisión deberá decidir cuáles son los caminos a seguir para el tratamiento de estos temas.

El primero tiene que ver con la Ciudad del Plata. El tema del boleto, con todas sus implicancias. Hubo una serie de sugerencias al respecto.

Sugeriría elevar la versión taquigráfica correspondiente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para su conocimiento. De acuerdo con lo que fue planteado, sería oportuno invitar al señor Ministro con sus asesores para conversar de los temas respectivos. También se incluyó el tema peaje, que si bien no estaba en el orden del día, surgió oportunamente.

SEÑOR YANES.- Sugiero que para analizar cualquiera de los temas invitemos al Ministro de Transporte y Obras Públicas |Es él quien va a definir si tiene que venir personalmente o puede enviar a alguna de las autoridades de la Cartera, porque si la voluntad es la de trabajar sobre el tema, lo importante es conseguir los insumos. Reiteramos lo que dijimos en otras ocasiones: nuestra posición no es que el Ministro venga a esta Comisión solo a tratar este tema; sí debemos tener todos los elementos necesarios y la posibilidad de información. Pero no se puede invitar al Ministro por cada una de las cosas que están pasando. Nuestra bancada quiere hacer un buen uso de la administración del tiempo del señor Ministro. Quizás se pueden juntar cuatro o cinco temas y un día en que la agenda lo permita, citar al señor Ministro. Estamos de acuerdo en enviar la versión taquigráfica, invitando al Ministerio, pero no invitando directamente al señor Ministro. Capaz que puede venir en febrero del año que viene y nosotros queremos resolver ya este tema tan importante del boleto de la Ciudad del Plata, no dependiendo de su agenda.

SEÑOR BOTANA.- A esta Comisión hemos invitado en algunas oportunidades a jerarcas del Ministerio o a jerarcas que dependen políticamente del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, en algún caso, al Director Nacional de Transporte que depende directamente del señor Ministro y, en otros, a la Administración Nacional de Puertos, cuya coordinación y responsabilidad políticas son del señor Ministro. El señor Ministro nunca los dejó venir solos, porque la responsabilidad política es de él; ese es el criterio que tiene el señor Ministro. Pero él tiene la libertad de hacerlo así y de mandar a esta Comisión al funcionario que corresponda. Nosotros a quien tenemos que invitar es al señor Ministro. Después, él puede coordinar con el señor Presidente de la Comisión que para ese caso va a depositar la confianza en tal o cual funcionario. El Ministerio no tiene responsabilidades políticas; el Ministerio...

(Interrupción del señor Representante Yanes)

—— Bueno, pero lo que pasa es que hay una realidad institucional que coincide en este caso con la que hemos vivido en esta Comisión. Me parece importante mandar la versión taquigráfica correspondiente al señor Ministro e invitarlo. El señor Ministro, junto al señor Presidente de la Comisión, coordinará libremente si viene él o si viene otra persona que lo represente. Vaya si el señor Presidente de la Comisión nos representa a todos siempre y puede determinar con el señor Ministro cuáles serán las presencias aquí.

SEÑOR FALERO.- Haciéndome eco de lo que dice el señor Diputado Botana, está claro cuál es la voluntad de nosotros aquí. No queremos invitar al Ministro con el ánimo de molestarlo, condicionarlo ni mucho menos. Simplemente, como es la autoridad representativa máxima dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hay dos temas que lo involucran, que perfectamente puede delegar en el Director Nacional de Transporte. Yo soy suplente y no estoy acá permanentemente, pero he asistido varias veces al Parlamento y he notado que las delegaciones agradecen por haber sido recibidas para explicar los hechos. Muchas veces hay cosas que no les llegan a los Ministros por su jerarquía. Eso no es mala voluntad; simplemente, hay cosas que no les llegan a sus despachos porque se hace un filtro.

Creo que es nuestra responsabilidad cursar una invitación con la versión taquigráfica, a efectos de que tomen conocimiento de los temas sobre los que se ha hablado y, eventualmente, puedan ir determinando cuál sería la solución a cada uno de ellos. Me parece que institucionalmente es lo que corresponde. Reitero que no queremos molestar ni ser demasiado exigentes con las invitaciones, pero esta es la autoridad que corresponde que venga a efectos de tomar conocimiento del tema y quizás ya traiga una solución medianamente elaborada; ojalá así sea.

Estoy de acuerdo con que se invite al señor Ministro, quien derivará la invitación al Director que corresponda, vendrá él o con sus asesores para ilustrarnos a todos y seguramente alguna solución medio encaminada van a traer. Esa es la esperanza que uno tiene.

SEÑOR ROMBYS.- Quiero pedir que en la invitación que se curse al Ministerio, se establezca "al Ministro o a quien él delegue".

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso está de más establecerlo, porque quien resuelve es el señor Ministro. Creo que está claro y todos estamos de acuerdo con eso.

(Dialogados)

Se levanta la reunión.